

RELAZIONE

CARLO PILLININI

(c.s.)

PROFILI ASSICURATIVI DEL TRASPORTO MULTIMODALE

SOMMARIO: 1. Introduzione. 2. - Tipologia delle polizze di assicurazione trasporti. 3. - Polizze di danno per i trasporti multimodali. 4. - La responsabilità degli *O.T.M.* e le esigenze di copertura assicurativa. 5. - Le coperture assicurative per la responsabilità degli *O.T.M.*

1. Introduzione.

La diffusione del traffico di merci trasportate a mezzo *container* è un dato ormai acquisito da parecchi anni. Da tempo vi è la consapevolezza negli operatori che l'utilizzo dei contenitori abbia introdotto nuove metodologie di trasporto, consentendo l'uso dei *container* quali imballaggi particolarmente efficaci nelle varie tratte marittime, terrestri, aeree o ferroviarie.

L'utilizzo del contenitore nelle tratte dei trasporti multimodali ha creato negli operatori nuove esigenze che non potevano non influire sull'attività degli assicuratori trasporti, i quali si sono trovati

nella condizione di poter assicurare la grande massa di contenitori e le nuove responsabilità derivanti dalle figure dei nuovi operatori.

Il prevedibile interesse degli assicuratori ha portato allo studio ed all'elaborazione di specifiche norme contrattuali che si adattassero alle esigenze espresse dagli operatori.

Particolarmente interessante, ai nostri fini, è lo studio delle clausole predisposte dal mercato inglese che, come noto, rappresenta il punto di riferimento per gli altri mercati mondiali. Ciò non significa che sul mercato non esistano altri formulari ma di essi, dato il tempo a disposizione e la limitata rilevanza, non tratteremo in questa sede. Dedicheremo comunque particolare attenzione alle coperture predisposte dagli assicuratori del mercato italiano che, pur ispirandosi alle polizze inglesi, denotano caratteristiche proprie che sarà opportuno mettere in evidenza.

Prima di tutto ciò, però, mi pare opportuno svolgere una premessa di carattere generale riguardante la tipologia delle polizze previste dal nostro ordinamento giuridico.

2. Tipologia delle polizze di assicurazione trasporti.

I trasporti marittimi, aerei, terrestri e ferroviari sono solitamente regolamentati da specifiche coperture presenti nel mercato.

Vi è infatti la necessità di disciplinare autonomamente le varie coperture, proprio perché ogni tipologia di trasporto ha le sue caratteristiche peculiari.

Non avrebbe senso infatti, ad esempio, disci-

plinare in una polizza a copertura di un trasporto terrestre l'istituto dell'avaria generale ovvero introdurre la distinzione tra colpa nautica e colpa commerciale.

Nel nostro ordinamento poi le stesse polizze sono regolamentate in maniera diversa. Mentre le polizze marittime ed aeree sono disciplinate dal codice della navigazione, le altre coperture sono assoggettate alla normativa generale dettata dal codice civile.

Oltre a ciò pare opportuno sottolineare che non tutti i rischi vengono assicurati nello stesso modo per le diverse tipologie di trasporto. E' significativa a tal proposito l'esclusione, in via generale, del rischio guerra (ed assimilati) per i trasporti terrestri in base al cosiddetto "*Waterborne Agreement*", un accordo tra assicuratori a livello mondiale. Detta esclusione costituisce un principio ormai consolidato, anche se in alcune occasioni vengono concesse coperture in deroga ad essa.

L'esigenza di coordinamento delle discipline delle polizze riguardanti diverse tipologie di trasporto è emersa, come vedremo, con particolare riguardo ai trasporti multimodali.

Oltre alla distinzione basata sulle caratteristiche proprie di ogni trasporto, in via generale le coperture assicurative vanno distinte in due categorie: le polizze di danno e le polizze di responsabilità.

Nella prima categoria rientrano le coperture di chi intende garantirsi contro il pregiudizio economico derivante dalla perdita od avaria della cosa assicurata. In tale ipotesi il cliente deve essere titolare dell'interesse assicurato e cioè, salvo ipotesi particolari, proprietario della merce.

Tra le polizze di danno vanno inserite pure le

coperture, sempre a garanzia del pregiudizio economico derivante dalla perdita od avaria della cosa assicurata, ma stipulate non dal titolare dell'interesse assicurato bensì, per suo conto od a suo favore, da un altro soggetto non proprietario della merce. E' il caso delle polizze stipulate dai vari operatori (spedizionieri o vettori) per conto di soggetti determinati o "di chi spetta".

Per le coperture di danno stipulate dagli spedizionieri o dai vettori è necessario chiarire che tali soggetti sono soltanto contraenti della polizza, mentre assicurati e titolari del diritto all'indennizzo rimangono, salve ipotesi particolari, gli aventi diritto e proprietari delle merci.

Accanto alle coperture di danno, la seconda categoria è rappresentata dalle polizze di responsabilità. Queste ultime si differenziano dalle prime in quanto vengono stipulate per tenere indenne l'assicurato da conseguenze pregiudizievoli sul proprio patrimonio a seguito di un sinistro ascrivibile a sua responsabilità.

Il rischio non è allora la perdita od avaria della cosa assicurata bensì la responsabilità civile che va intesa quale soggezione alla reazione che l'ordinamento ricollega al danno consistente nell'obbligo di risarcire il soggetto leso.

La distinta natura delle polizze di responsabilità (stipulate, come già evidenziato, dagli operatori del settore ed in particolare da vettori e spedizionieri) va sottolineata poiché frequentemente non viene compresa ed è talvolta fonte di equivoci.

E' usuale comunque che spedizionieri e soprattutto vettori stipolino contestualmente con le compagnie di assicurazione due distinte coperture, una di danno ed una di responsabilità. Con la prima

essi forniscono alla propria clientela il servizio ulteriore dell'assicurazione della merce, mentre con la seconda (oltre ad evitare un'azione di rivalsa da parte della compagnia che abbia corrisposto l'indennizzo con la polizza di danno) essi si tutelano, in via generale, per la responsabilità connessa all'attività di operatori del trasporto.

Le polizze di assicurazione trasporti possono essere ulteriormente distinte in considerazione delle modalità di predisposizione.

In linea meramente teorica le condizioni di assicurazione potrebbero essere formulate di volta in volta in occasione dell'emissione della polizza.

Ciò non avviene, per ovvi motivi, in linea generale, anche se non è escluso che per particolarissime esigenze l'assicurato, od il suo *broker*, richiedano specifiche condizioni.

Le compagnie di assicurazione del mercato italiano utilizzano di regola i formulari predisposti dell'A.N.I.A. (Associazione Nazionale fra Imprese Assicuratrici) che, con l'intervento dei rappresentanti delle società iscritte, predispone di volta in volta diversi "prodotti". Sono presenti pertanto sul mercato polizze trasporti A.N.I.A. di danno e di responsabilità.

Si tratta, in buona sostanza, di condizioni generali di contratto che possono essere derogate od integrate dalle parti con clausole addizionali e speciali al fine di adattare la polizza alle esigenze specifiche della clientela.

Ad integrazione delle condizioni generali A.N.I.A. possono essere utilizzate anche le clausole inglesi *I.C.C. (Institute Cargo Clauses)* predisposte dall'*Institute of London Underwriters* che, come già riferito, vengono utilizzate nel mercato internazionale.

3. Polizze di danno per i trasporti multimodali.

Ritornando al tema centrale degli aspetti assicurativi propri del trasporto multimodale, sarà opportuno analizzare quanto sia stato fatto in Italia ed all'estero dagli assicuratori, tenendo ben presente la distinzione tra polizze di danno e di responsabilità.

Riguardo alle polizze danno, l'esigenza degli operatori trasporti multimodali (*O.T.M.*) era quella di disporre di una copertura che coprisse l'intero tragitto.

L'utilizzo dei contenitori, in massima parte caricati *F.C.L. (Full Container Load)*, dal mittente o dallo stesso *O.T.M.* e dotati di sigillo apposto in partenza, non consentiva ai vettori delle tratte successive alla prima di verificarne il contenuto.

Nell'ipotesi in cui non fosse possibile determinare il momento del danno, in assenza di riserve specifiche da parte dei vettori, si poneva il problema per l'avente diritto, nell'eventualità di più polizze stipulate (con diverse compagnie) per le varie tratte (es.: terrestre e marittima), di quale fosse l'assicuratore obbligato a corrispondere l'indennizzo.

In tale situazione si imponeva all'assicurato una "*probatio diabolica*", posto che ad esso, in base ai principî sull'onere della prova, spetta dimostrare che l'evento si è verificato nel periodo di copertura.

Questo ed altri problemi degli *O.T.M.* poteva essere risolto con una polizza unica con copertura dalla partenza a destino.

In tale direzione si sono mossi gli assicuratori mantenendo la già collaudata clausola "da magazzino a magazzino" in base alla quale la merce trasportata è coperta dal magazzino di partenza, durante il viaggio e sino al magazzino all'arrivo. Di tale clauso-

la comunque tratterò in seguito, nel corso dell'illustrazione delle singole coperture ed in particolare della "*Transit Clause*" delle polizze *I.C.C.* inglesi.

Ciò premesso, qual è l'offerta del mercato assicurativo trasporti di fronte alle esigenze della propria clientela di assicurare con polizze danno la perdita od avaria delle merci nel corso di un trasporto multimodale?

Al mittente od al ricevitore di una partita di merce od allo stesso *O.T.M.* (per conto degli aventi diritto) che si rivolgessero ad una compagnia di assicurazione o ad un *broker* del mercato italiano, per soddisfare tali esigenze, può essere offerto un prodotto elaborato dall'*A.N.I.A.*

Mi riferisco in particolare alla "*Polizza italiana di assicurazione merci trasportate*" (edizione 1983).

La polizza è stata studiata dall'*A.N.I.A.* per risolvere i problemi che si erano posti in merito alla copertura nelle diverse tratte del trasporto multimodale. Essa consente alla clientela di scegliere le clausole addizionali ed integrative ricorrendo sia a condizioni redatte dall'*A.N.I.A.*, in lingua italiana, sia alle *Institute Clauses* inglesi 1982.

Illustrerò molto brevemente e senza pretesa di completezza il contenuto dei punti più importanti (e rilevanti ai nostri fini) della polizza merci trasportate 1983, con un accenno alle clausole *I.C.C.* inglesi 1982.

E' doveroso peraltro rilevare che le clausole *I.C.C.*, essendo state predisposte un anno prima e costituendo il risultato di un'opera di revisione di precedenti coperture, hanno ispirato i componenti delle commissioni *A.N.I.A.*

Da parte mia, invece, mi propongo di procedere in senso inverso, dando un quadro generale della

polizza italiana ed evidenziando eventuali divergenze rispetto alle clausole inglesi.

Sarà opportuno poi, per completezza, fare un rapido cenno alla polizza italiana di assicurazione merci trasportate (edizione 1992) che dovrebbe sostituire la polizza 1983. Anticipo subito però che riguardo ai punti rilevanti per il trasporto multimodale la nuova polizza non apporta sostanziali modifiche e che in ogni caso essa non è ancora adottata ufficialmente quale testo ufficiale A.N.I.A.

Il punto di riferimento resta pertanto la polizza 1983 anche perché, in considerazione della "pigri-za" del mercato, non si può prevedere quando verrà completamente sostituita.

Per l'illustrazione dei punti fondamentali della polizza merci trasportate 1983 sarà opportuno distinguere, secondo la migliore dottrina: a) i rischi assicurati, b) i limiti spaziali e c) i limiti temporali della copertura.

a) *I rischi assicurati.* La polizza 1983 è costituita da un formulario base, composto da 16 articoli (contenenti norme di carattere generale), mentre i rischi assicurati vengono determinati con le clausole integrative indicate nel frontespizio di polizza.

Come già riferito, possono essere richiamate clausole in lingua italiana predisposte dall'A.N.I.A. (ed eventuali estensioni), nonché le *Institute Cargo Clauses* inglesi. Queste ultime comunque risultano derogate nella parte in cui dispongono l'applicabilità della "*English law and practice*". Le condizioni generali della polizza 1983 dispongono infatti la prevalenza della legge italiana.

Dall'art. 16 delle condizioni generali sul foro competente, inoltre, si desume l'intenzione di opta-

re per la giurisdizione italiana.

Come anticipato, appare in tutta evidenza l'intenzione delle compagnie A.N.I.A. di regolare il trasporto multimodale. Vi è la possibilità infatti di estendere la copertura con la "clausola merci trasportate a mezzo autocarro" (che riguarda i trasporti terrestri) nonché la "clausola per merci trasportate a mezzo ferrovia o posta".

La scelta fondamentale però resta quella di optare tra:

- 1) le clausole "*all risks*," denominate "clausola merci I (pieno rischio)" in ipotesi di richiamo delle condizioni A.N.I.A. ed "*Institute Cargo Clauses (A)*" per le condizioni inglesi;
- 2) le clausole "rischi nominati", "clausola merci II (rischi di base)" - italiana - ed "*Institute Cargo Clauses (B) e (C)*" - inglesi - .

Come si potrà intuire, la differenza tra i due gruppi di clausole è notevole. Mentre nelle polizze "*all risks*" sono coperti dall'assicurazione tutti i rischi tranne quelli espressamente esclusi, nelle polizze a "rischi nominati" vengono coperti soltanto gli eventi in esso indicati. Ciò significa che un sinistro derivante da causa ignota o di cui non si era fatta alcuna menzione al momento della stipula del contratto sarebbe coperto con la "*all risks*" e non coperto dalla clausola "rischi nominati".

L'analisi dettagliata dei singoli rischi coperti od esclusi dalle clausole esula dal tema trattato e comunque richiederebbe una specifica conversazione sull'argomento.

Mi limiterò pertanto a dare delle indicazioni sommarie rinviando alla lettura delle singole clausole che sono comprese tra il materiale distribuito.

Pare interessante accennare al fatto che la

clausola “pieno rischio” esclude, ad esempio, il difetto d’imballaggio nonché il cattivo stivaggio. Quest’ultimo è escluso se effettuato nel *container* “prima della decorrenza della garanzia o comunque a cura o sotto il controllo del contraente, dell’assicurato o di loro rappresentanti o dei loro rispettivi dipendenti”. La polizza italiana riprende in parte il contenuto della *I.C.C. (A)*, anche se la clausola inglese fa riferimento allo stivaggio effettuato “*by the Assured or their servants*” (intesi questi ultimi quali dipendenti).

La precisazione appare significativa con riferimento ai trasporti multimodali se effettuati a mezzo *container* ed implica la mancata copertura delle operazioni che rientrino nella sfera di azione del contraente o dell’assicurato. Ciò significa allora che, in ipotesi di danno derivante da cattivo stivaggio effettuato a cura del vettore (non contraente) o da suoi ausiliari (e quindi fuori dal controllo del contraente o dell’assicurato) vi sarà copertura assicurativa.

Altre cause di esclusione previste dalla clausola “pieno rischio” e dalla *I.C.C. (A)* riguardano i cosiddetti rischi “guerra” (ed assimilati) nonché i rischi “scioperi”.

Sia le clausole inglesi che quelle italiane concedono al contraente, con pagamento di un supplemento di premio, di estendere la copertura, a condizioni particolari, anche ai rischi “scioperi” e “guerra”. Riguardo a questi ultimi peraltro i rischi “guerra, guerra civile, rivoluzione, ribellione, insurrezione ...” ecc. sono coperti dal momento in cui le merci assicurate sono poste a bordo della nave sino al momento dello sbarco.

Ciò significa, come già anticipato, che viene coperto il rischio “guerra” (ed assimilati) limitata-

mente alla tratta marittima. E' il risultato di un principio ormai consolidato, in conformità agli accordi tra assicuratori a livello mondiale formalizzati nel cosiddetto "*Waterborne Agreement*".

Passando ad un sommario esame delle clausole a "rischi nominati", è possibile rilevare che, contrariamente alle "*all risks*", la differenza tra condizioni italiane e condizioni inglesi appare più evidente. La clausola merci II (rischi di base) è infatti molto più completa ed ampia della clausola *I.C.C.* (B) nell'elencazione dei rischi nominati, specie per quanto riguarda i rischi terrestri.

Per l'elencazione dei rischi coperti rinvio anche qui alla lettura delle clausole da cui si vedrà che le *I.C.C.* (C) semplicemente riducono il numero dei rischi coperti dalle *I.C.C.* (B) rimanendo inalterate per il resto le condizioni di polizza.

b) *I limiti spaziali.* Tale criterio per l'individuazione della copertura assicurativa assume particolare rilevanza per comprendere quanto la polizza merci trasportate 1983 sia congeniale alle esigenze espresse dagli operatori multimodali.

Mi riferisco alla circostanza che le condizioni "pieno rischio" e "rischi di base" determinano la durata della copertura con l'inserimento della clausola "da magazzino a magazzino". La clausola copre la merce dal momento in cui lascia il magazzino (e/o deposito) di provenienza sino al raggiungimento del magazzino a destinazione indicato in polizza.

Con tale clausola, ispirata alla "*Transit Clause*" delle *I.C.C.* 1982, si deroga al disposto dell'art. 532 cod. nav. che sostanzialmente limita la copertura al trasporto marittimo ed alle operazioni di imbarco e sbarco.

Anche qui rinvio alla lettura delle clausole per l'indicazione delle particolari fattispecie previste (deviazioni, ritardi, ecc.) e per le specifiche condizioni dettate per i trasporti marittimi ed aerei.

c) *I limiti temporali.* Pur se marginalmente, anche i limiti temporali assumono la loro rilevanza in merito agli aspetti assicurativi del trasporto multimodale.

A tal fine mi pare sia sufficiente osservare che mentre le *I.C.C.* 1982 pongono un termine per la copertura di 60 giorni dallo sbarco della nave *entro cui* completare la consegna a destino, le clausole italiane trattano separatamente i vari trasporti. Per i trasporti marittimi viene mantenuto il termine di 60 giorni dallo sbarco, mentre sono concessi 8 giorni per trasporti postali o ferroviari, 3 giorni per i trasporti a mezzo autocarro e 30 giorni per i trasporti aerei.

Esaurito il breve esame della polizza 1983, e delle *I.C.C.* inglesi 1982, va evidenziato, come anticipato, che l'A.N.I.A. ha predisposto il testo della polizza merci trasportate 1992 destinata a sostituire la polizza 1983. Pur essendo già pronta, la polizza dovrà, per quanto mi risulta, ancora passare al vaglio della commissione legale dell'A.N.I.A. prima di essere introdotta sul mercato. I tempi perciò sono ancora lunghi, senza contare che, per un fenomeno di pigrizia del mercato assicurativo, continuerà ancora ad essere richiesta - perché conosciuta e verificata dalla clientela - la polizza 1983.

In ogni caso va detto che la nuova polizza merci 1992 non dovrebbe discostarsi dai precedenti orientamenti. Anch'essa infatti prevede un formulario di base (con un maggior numero di articoli) che

potrà essere integrato sia dalle clausole indicate nella precedente formulazione (“pieno rischio”, “rischi base” e *I.C.C.* inglesi) che da altri testi di polizza.

Il progetto è infatti quello di creare delle condizioni generali che possano essere utilizzate per le maggiori coperture danni del mercato trasporti (ad esempio la polizza “fatturato merci” destinata alla contraenza industriale o la polizza “per conto degli aventi diritto” stipulata dagli spedizionieri o vettori) che precedentemente erano emesse ognuna con le proprie clausole.

E’ chiara quindi l’intenzione di procedere nello stesso senso della polizza 1982, con la medesima attenzione per i trasporti multimodali, cercando di creare, per esigenze di trasparenza e chiarezza, delle condizioni generali idonee a regolare le coperture specifiche richieste dalla clientela.

L’*O.T.M.* pertanto, se vorrà fornire alla propria clientela una polizza che copra adeguatamente i danni alla merce trasportata, dovrà tener conto delle circostanze di cui abbiamo trattato sinora ponendo particolare attenzione alla scelta delle clausole all’atto della sottoscrizione del contratto.

4. La responsabilità degli *O.T.M.* e le esigenze di copertura assicurativa.

Abbiamo analizzato finora le problematiche relative alla copertura delle merci trasportate.

Ben diverso è l’approccio con le distinte coperture che gli *O.T.M.* necessitano a tutela del proprio patrimonio in ipotesi di danno ascrivibile a loro responsabilità.

Assicurato ed assicuratore dovranno analizza-

re la questione della responsabilità dell'*O.T.M.* per valutare quale sia l'esposizione considerata accettabile ed il premio da applicare.

Da parte sua l'*O.T.M.* dovrà valutare, in considerazione all'attività svolta, quale sia la copertura assicurativa idonea a soddisfare le proprie esigenze e se, considerati i rischi, sia opportuno o meno, sotto il profilo economico, sottoscrivere il contratto.

Le questioni da affrontare in tema di responsabilità dell'*O.T.M.* non sono affatto semplici e comunque esulano dal tema a me assegnato.

Poiché peraltro la valutazione dell'inquadramento giuridico dell'*O.T.M.*, della normativa applicabile e dei limiti di responsabilità rappresenta un aspetto essenziale per la comprensione delle clausole di assicurazione che mi accingo ad introdurre, cercherò di affrontare preliminarmente e sommariamente questi temi.

Una delle questioni di più difficile soluzione è l'inquadramento giuridico della figura dell'*O.T.M.* In linea teorica esso potrebbe essere definito, a seconda dei casi, come spedizioniiere, vettore, spedizioniiere-vettore, così come depositario.

Non occorre sottolineare quanto le diverse figure possano incidere sulla valutazione dell'assicuratore, posto che i regimi sono diversi e diverse sono le relative esposizioni economiche.

In realtà non credo si possa prescindere da una valutazione dei singoli casi. Ciò preoccupa l'assicuratore perché non si tratta di fissare un premio sul valore di una cosa ben determinata (valore che poi, in sede di liquidazione, andrà comunque attentamente esaminato). E' necessario invece far riferimento a fattispecie concrete che non possono essere determinate *ex ante* in sede di sottoscrizione del

rischio.

Una definizione dell'O.T.M. potrebbe essere tratta dalla Convenzione sul trasporto multimodale di merci del 1980, che peraltro non è ancora entrata in vigore, non avendo raggiunto il numero necessario di ratifiche.

In base ad essa, "*multimodal transport operator means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract*".

Ciò significa che l'O.T.M. agisce non "*as agent*" ma "*as a principal*" ed assume, in buona sostanza la responsabilità del vettore.

Nella pratica si assiste al fenomeno in cui i caricatori/esportatori con lo sviluppo del trasporto internazionale a mezzo contenitori desiderano avere un unico interlocutore "*door to door*" contro cui eventualmente agire per il risarcimento in caso di danno.

Molti spedizionieri allora tendono ad assumere la veste di O.T.M. e la responsabilità vettoriale, pur non eseguendo direttamente il trasporto. In tal caso essi potrebbero essere inquadrati quali "spedizionieri-vettori" ai sensi dell'art. 1741 c.c.

Resta il fatto che lo spedizioniere può cercare di voler rimanere "spedizioniere puro". In caso di giudizio però (pur non essendo a suo carico l'onere della prova del contratto) potrebbe dover dimostrare di aver agito "*as agent*" e di non aver assunto alcuna obbligazione di trasporto. Come noto, non sarà sempre semplice, nemmeno per il giudice,

inquadrare le singole fattispecie, non essendo sempre decisiva, al fine di individuare un contratto di trasporto, la pattuizione di un compenso "*a forfait*" (che è un elemento spesso considerato dalla nostra giurisprudenza).

Per inciso comunque mi pare si possa affermare che, tenendo conto della sentenza della Corte costituzionale 420/1991 e della successiva normativa in tema di limitazioni di responsabilità del vettore terrestre, ove lo spedizioniere-vettore intenda assumersi la responsabilità di un trasporto multimodale con una tratta terrestre sia necessario, a pena di nullità del contratto, l'iscrizione all'albo degli autotrasportatori.

La difficoltà di inquadrare giuridicamente in via generale la figura dell'*O.T.M.* e l'incertezza sul piano operativo che ne consegue va di pari passo con i dubbi che possono sorgere in merito alla normativa applicabile ed ai limiti di responsabilità.

Sull'argomento si è già espresso nella sua relazione il professor Zunarelli che ha evidenziato le difficoltà interpretative che hanno portato ad orientamenti contrastanti sia in dottrina che in giurisprudenza.

Aggiungo soltanto che mi pare giustificato, in via generale, in ipotesi di trasporti multimodali, considerare singolarmente la disciplina specifica relativa ad ogni singola tratta. Non si vede infatti per quale motivo non si debba tener conto delle limitazioni di responsabilità delle singole tratte nell'ipotesi in cui, invece di considerare il singolo trasporto, si prenda in esame unitariamente il trasporto misto.

E' stata già affrontata pure la questione della normativa applicabile nell'impossibilità di determinare in quale tratta del trasporto multimodale si sia

verificato il danno. Detta questione a mio avviso potrebbe essere risolta in base ai principî sull'onere della prova, tenendo conto del limite di responsabilità più elevato, a meno che il vettore non sia in grado di provare i presupposti di applicabilità del limite più basso.

La questione poi si complica ulteriormente ove si consideri, in determinati casi, l'incidenza delle svariate normative nazionali eventualmente applicabili.

Ho voluto accennare ad alcune questioni in tema di responsabilità dell'*O.T.M.* non tanto per tornare su argomenti già affrontati, quanto al fine di sottolineare lo stato di incertezza in cui si trovano gli operatori del trasporto multimodale ed i rischi, non sempre calcolabili *a priori*, in termini di esposizione economica.

Per l'*O.T.M.* insomma, anche alla luce degli orientamenti della giurisprudenza prevalente, non va sottovalutata la prospettiva di essere tenuto ad un risarcimento integrale (in base alle norme del codice civile) vedendosi opporre invece dai sub-vettori incaricati per le singole tratte le relative limitazioni di responsabilità.

Le difficoltà, in termini di esposizione economica, non si limitano comunque alle questioni in tema di limitazioni di responsabilità.

Mi riferisco alla possibile insolvibilità del sub-vettore (privo di copertura assicurativa) od al fatto che esso abbia sede in uno stato in cui la legislazione non consenta o crei enormi difficoltà per il recupero delle somme corrisposte all'avente diritto.

Da ciò si desume che il rischio, sotto il profilo economico, dell'*O.T.M.* è elevato anche perché si assiste negli ultimi anni ad un fenomeno di crescen-

te litigiosità.

Per questi ed altri motivi è emersa negli operatori un'esigenza di riversare su altri soggetti i rischi connessi alle attività da essi svolte.

Ecco allora perché si è evidenziata la necessità di ricorrere a coperture assicurative che potessero garantire agli operatori di svolgere la loro attività senza perdita di tempo e denaro nella gestione dei sinistri e nelle rivalse.

Nel mercato italiano si è assistito, soprattutto all'inizio degli anni ottanta, a richieste di copertura da parte degli *O.T.M.* Le esigenze riguardavano non soltanto la copertura dei rischi connessi alla responsabilità vettoriale ma pure dei rischi inerenti all'attività di spedizionieri (incaricati di curare le formalità per le esportazioni). Oltre a ciò venivano richieste specifiche coperture di responsabilità civile.

I tentativi, da parte delle compagnie italiane, di coprire tali rischi si erano limitati alla predisposizione di distinte coperture di diversi rami. Tali polizze però fornivano da un lato garanzie in parte analoghe, lasciando dall'altro alcuni vuoti nelle coperture.

Alcuni operatori ritennero comunque opportuno cercare una copertura all'estero. Sul mercato di Londra operava già da tempo il *T.T. Club (Through Transport Mutual Insurance Association Limited)*. Si tratta di una mutua costituita dai *Managers* di alcuni *P.&I.* inglesi per coprire particolari operatori nell'ambito dei trasporti di contenitori per cui non era possibile l'associazione agli stessi *P.&I.*

Come vedremo in seguito, la copertura del *T.T. Club* era, ed è tuttora, particolarmente estesa, assicurando rischi non rientranti nelle polizze trasporti del mercato.

Poiché peraltro all'epoca era necessaria, per l'iscrizione al *T.T. Club*, una specifica autorizzazione del Ministero dell'Industria, su segnalazione di quest'ultimo, le compagnie italiane e l'A.N.I.A. in particolare iniziarono lo studio di una polizza che potesse essere offerta agli *O.T.M.* italiani senza necessità, da parte di questi ultimi, di rivolgersi a strutture operanti all'estero.

La difficoltà consisteva comunque nel fornire una copertura unitaria per gli stessi rischi del *T.T. Club*, posto che pareva inimmaginabile, sotto un profilo tecnico, prestare garanzie di maggiore portata.

Era necessario pertanto predisporre delle clausole simili, se non analoghe, a quelle del *T.T. Club* con cui già si intravedevano possibili accordi riassicurativi.

Veniva così predisposta la "polizza di assicurazione della responsabilità civile dell'operatore di trasporti di merci in *containers*" (esclusi i trasporti con mezzi propri) - edizione 1987 - meglio conosciuta come polizza "Ferrara 87".

Vedremo pertanto brevemente quali siano i rischi coperti secondo le regole del *T.T. Club* e le condizioni della polizza "Ferrara '87".

5. Le coperture assicurative per la responsabilità degli *O.T.M.*

Il *T.T. Club* fornisce a varie categorie di operatori nel settore trasporti la possibilità di coprire determinati rischi.

Le "*Rules*" del *Club* prevedono, tra le categorie di associati, i "*ship operators*" nonché i "*freight*

forwarders and transport operators".

Tra i "*freight forwarders and transport operators*" possono essere inclusi spedizionieri e vettori del trasporto multimodale.

Per quanto attiene alla responsabilità le "*Rules*" coprono quanto dovuto per danni e perdite alla merce trasportata e le perdite finanziarie subite dagli aventi diritto. Coprono inoltre ogni ulteriore danno subito a causa di inadempimento di obbligazioni contrattuali inerenti all'operazione di trasporto (inclusendo ad esempio i costi occorsi per far fronte all'arrivo del carico ad un'errata destinazione) nonché ogni danno per sanzioni dovute ad infrazioni della normativa doganale.

Tra le obbligazioni extracontrattuali viene coperta (entro determinati limiti) la responsabilità verso terzi per danni a cose o derivanti da morte o lesioni personali, sempre nel corso dell'attività svolta dagli operatori.

Non possono disporre della garanzia i "*ship or aircraft operators*". Tali garanzie vengono infatti generalmente fornite dalle coperture dei *P.&I.*, i cui Managers, come già visto, sono i fondatori del *T.T. Club*. Viene così evitata ogni forma di competizione tra le diverse organizzazioni.

Gli armatori potranno comunque disporre di una copertura per macchinari ed equipaggiamenti utilizzati nel corso della propria attività.

Il mercato italiano, come riferito, ha elaborato invece la polizza "Ferrara '87".

La polizza assicura, parallelamente alle "*Rules*" del *T.T. Club*, la responsabilità per la spedizione od il trasporto e le conseguenti perdite economiche. Copre inoltre le altre perdite economiche subite dal proprietario delle merci a seguito di inadempimenti

contrattuali quali ritardi e consegna non conforme alle istruzioni ricevute.

Da quanto sopra si deduce che l'assicurato è coperto anche per i danni indiretti (ed è questo un elemento di novità rispetto alle tradizionali polizze trasporti che limitano sempre la copertura ai danni "materiali e diretti") e per i danni che non comportano la perdita o l'avaria della merce trasportata (es.: ritardi).

La polizza "Ferrara '87" è a secondo rischio ed opera pertanto in assenza di ulteriori coperture.

Nello schema elaborato dell'A.N.I.A. assumono particolare rilievo le esclusioni e le condizioni addizionali.

Anziché ricomprendere tutti i rischi assicurati dal *T.T. Club* si è pensato ad una polizza base, con la possibilità di determinare la copertura attraverso apposite clausole aggiuntive, in relazione alle esigenze degli assicurati ed al premio pagato.

Tra le esclusioni va menzionata la responsabilità per trasporti effettuati con autocarri propri (a differenza delle "Rules" del *T.T. Club*). Ciò si giustifica poiché per tale rischio l'A.N.I.A. ha predisposto una autonoma polizza di responsabilità civile vettoriale che tiene conto delle limitazioni di responsabilità di cui alla legge 450/85 e successive modifiche, con la possibilità di estendere la copertura ai trasporti internazionali CMR.

E' esclusa pure la copertura per la responsabilità derivante dalla prestazione di servizi nell'ambito di terminali, magazzini od aree di deposito di proprietà o in gestione dell'assicurato.

Tale esclusione è in linea con la copertura prestata dal *T.T. Club* che per i "terminal and depot operators" prevede distinte condizioni.

La polizza "Ferrara '87" esclude poi, tra gli altri casi, l'accettazione di responsabilità oltre i limiti di legge, l'emissione di polizze di carico con l'indicazione del numero di colli non corrispondente al documento di trasporto emesso dal vettore marittimo (al fine di salvaguardare negli stessi termini l'azione di regresso) nonché altre responsabilità che vengono solitamente escluse dalle polizze trasporti (rinvio agli articoli 7 e 9). Va segnalata poi l'esclusione della responsabilità per l'emissione di documenti doganali. Tale norma potrà comunque essere derogata (entro certi limiti), con un'apposita condizione addizionale per i danni derivanti da infrazioni, a norme relative all'importazione ed all'esportazione delle merci.

Con condizioni aggiuntive sono assicurabili inoltre la responsabilità civile verso terzi per danni a cose e persone, le contravvenzioni a norme sanitarie, di importazione o esportazione, i maggiori costi per invio a destino di merci instradate erroneamente, le spese di rimozione di merci totalmente danneggiate che rimanessero a carico dell'*O.T.M.* e gli altri oneri aggiuntivi in conseguenza di errori involontari commessi nell'esecuzione dell'incarico di trasporto o spedizione.

La polizza "Ferrara '87" pertanto fornisce agli operatori una copertura molto estesa di rischi.

L'atteggiamento delle compagnie del mercato è stato - è bene dirlo - di estrema prudenza perché la sottoscrizione indiscriminata di tale polizza avrebbe potuto comportare conseguenze estremamente negative.

Per quanto mi risulta la polizza ha avuto una diffusione limitata ed è stata sottoscritta solo a favore di soggetti ben determinati, previa una attenta

valutazione del rischio.

In particolare l'assicurato deve fornire, prima della sottoscrizione, una serie di informazioni riguardanti la propria attività, tra cui il volume del traffico, la percentuale di spedizioni in cui viene emessa una "*through bill of lading*", i paesi di provenienza e destinazione delle merci, i tipi di merce trasportata, ecc.

Tali verifiche sono necessarie, da parte delle compagnie, in un momento in cui si assiste, in campo internazionale e sul mercato di Londra in particolare, ad una grave crisi. Tale crisi comporta una maggiore difficoltà di trovare coperture riassicurative e di ripartire prudentemente i rischi di maggiore entità.

Da parte dell'assicurato dovrà essere posta la massima attenzione nella scelta della compagnia. Dovrà in particolare accertarsi della sua solvibilità e dell'organizzazione del servizio liquidativo.

Specie nel campo delle assicurazioni trasporti, ed in particolare quelle riguardanti i trasporti multimodali, la compagnia dovrà disporre di una rete di commissari d'avaria, di legali all'estero, in contatto con la Direzione per la tutela degli interessi dell'assicurato.

Lascio alla vostra immaginazione cosa possa succedere nel caso in cui la compagnia non sia in grado di gestire un'avaria generale od un salvataggio all'estero, con il rischio di sequestri della nave o del carico.

Si potrà comunque per un *O.T.M.* italiano l'alternativa di aderire al *T.T. Club* od affidarsi agli assicuratori del nostro mercato.

Quel che posso dire, spezzando una lancia a favore delle compagnie del mercato italiano, è che

con la polizza "Ferrara '87", eventualmente integrata con clausole aggiuntive, viene prestata la medesima garanzia offerta dal mercato inglese. Il vantaggio peraltro consiste nel fatto di rivolgersi ad un assicuratore che l'*O.T.M.* solitamente conosce e di cui si fida.

Nella malaugurata ipotesi in cui sussistesse un disaccordo ed un'eventuale lite, l'assicurato potrebbe avvalersi della legge e della giurisdizione italiana. Non si tratta di un particolare irrilevante, tenuto conto dei costi di un'azione legale all'estero ed in particolare a Londra.

Sulla scelta dell'*O.T.M.* potrà comunque influire l'aspetto economico della determinazione del premio assicurativo che può incidere non poco sui costi del servizio.

In merito ad esso è ben difficile stabilire regole generali posto che il premio viene determinato considerando da una parte gli elementi oggettivi (natura ed imballaggio della merce, traffico, contrattualistica, ecc.) e dall'altra quelli soggettivi (organizzazione dell'assicurato, esperienza, suoi risultati statistici, ecc.).

Ed è proprio questo secondo aspetto - quello basato sulle scelte sapienti dell'uomo - che fa, come sempre, la differenza.

GUIDO DE VITA

(c.s.)

Ringrazio l'avvocato Pillinini per questa lucidissima ed interessante esposizione che ha avuto, tra l'altro, il pregio di essere una lezione di tecnica delle assicurazioni, fatta però con la mano del giurista, di chi è abituato a vedere i problemi legali ed a compararli poi con quelli assicurativi.

Ricordiamo quanto ha detto sulla causola di guerra e sui suoi ulteriori sviluppi, sulle interpretazioni attuali di questa clausola, e sul suo progressivo adeguamento ai fenomeni attuali ai quali noi tutti assistiamo (che non sono più guerre, ma rivolte, insurrezioni, moti popolari, ecc.).

Ricordiamo quello che ha detto anche sulla clausola "da magazzino a magazzino", clausola antichissima nel mondo della navigazione. Se ne parlava già a metà ottocento.

Su questo argomento il relatore ci ha dato la dimensione attuale, ci ha fatto vedere come questa clausola, della quale si parlava nel trasporto con un unico vettore, oggi assuma una configurazione diversa, attuale, molto più interessante, quando si è in presenza del trasporto multimodale.

Efficacissime cose sono state dette anche sul *T.T. Club*, che in Italia non ha mai funzionato molto per i problemi, quasi protezionistici, creati dal Ministero dell'Industria.